

Pour une pratique sécurisée du vélo dans une ville cyclable !

Le Collectif Cyclomotivé-tarbavélo milite depuis 17 ans pour le développement de la pratique du vélo en ville comme mode de déplacement à part entière (voir page 5).

Depuis les 5 dernières années en particulier, le Collectif Cyclomotivé-tarbavélo s'est rapproché de la mairie et de ses services techniques avec une amorce d'écoute et quelques avancées (signalisations vélo).

Notre vision

La pratique du vélo sur un réseau cyclable sûr, attractif et cohérent dans la ville, connectée aux communes de l'agglomération, alternative crédible au tout voiture et au transport en commun en agglomération.

En s'appuyant sur des études récentes, nous défendons aujourd'hui une démarche intégrée et globale basée sur le **Systeme Vélo** et ses 6 thèmes pour faire évoluer la pratique du vélo en ville dans les années à venir (voir page 8).

Il est structuré notamment par un **réseau cyclable** continu, maillé et de sécurité homogène (voir page 9), nécessitant de revoir le plan de circulation, associé à des services complémentaires.

Exemples : vélos fiables, bien équipés à prix abordable ; stationnement, réparation, entretien, location ; règlements adaptés et favorables à la bonne coexistence des usagers de la voirie ; communication confortant la pratique du vélo et formation des plus jeunes et des adultes.

La pratique régulière du vélo participe à la cohésion sociale, à l'économie de proximité et à la bonne santé de tous (voir page 11).

Nos demandes aux candidats aux municipales

- Soutien au développement de la pratique du vélo comme alternative durable au tout voiture et alternative économique réaliste avec une stratégie municipale inscrite dans la durée pour qu'une **culture vélo** se développe avec le budget adapté.
- Un bilan de l'existant (réseau cyclable de la ville et de l'agglomération) partagé et réalisé rapidement. Puis la réalisation d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables associée à la montée en compétences des techniciens en lien avec le vélo et le partage de données sur la mobilité. La mise en œuvre d'aménagements concrets pendant la mandature.
- Une complémentarité à construire entre les compétences de la ville (voirie) et celle de l'agglomération (mobilité) sur la place du vélo dans les questions de mobilité.
- La reconnaissance de la place des associations d'usagers comme le Collectif Cyclomotivé-tarbavelo dans leur expertise d'usage, la nécessité de les associer dans la construction, la réalisation et l'évaluation des projets. Nous demandons qu'un partenariat soit formalisé.
- Maintien de l'adhésion au « Club des villes et territoires cyclables » associé à une mobilisation active des ressources de ce dernier.
- Développement de services complémentaires dans la logique du système vélo (voir page suivante)

Offrons aux enfants une ville où ils peuvent se déplacer à vélo en toute sécurité !

Développement d'autres services

→ Sécurité

- Développer une offre incitative de stationnement (emplacements et sécurisation)
 - Pour les stationnements de courte durée en ville : Généralisation de places de stationnement voiture réservée aux vélos en amont des passages piétons
 - Pour les stationnements plus longs sur les lieux de travail/ services mais également dans les espaces collectifs privés en favorisant l'installation d'espaces sécurisés (voir le programme Alvéole- <https://programme-alveole.com/>)
- Soutenir des campagnes régulières de marquage des vélos avec le système de marquage des vélos type Bycicode (<https://www.bicycode.org/> - Onglet Opérateur Bycicode)

→ Vélos fiables et bien équipés, à prix abordables avec les services associés

- Développer une offre de services d'entretien / réparation (borne d'entretien, stations de gonflage ...)
- Soutenir les initiatives associatives pour développer l'auto-réparation, le recyclage des vélos (Atelier vélo participatif et solidaire <https://www.heureux-cyclage.org/>)
- Soutenir les commerces et associations spécialisés locaux pour développer une offre complète pour le vélo ville (achat et réparation)
- Aider à l'achat ou location longue durée de vélos ville sécurisés

→ Incitation à l'usage du vélo

- Le « permis vélo » : développer une « vélo école » avec une offre de formation adaptée (contenu et fréquence et formateurs qualifiés) - (<https://www.fub.fr/velo-ecoles>)
 - Enfants :
 - Favoriser la formation en école primaire (poursuivre le déploiement du programme national « savoir rouler à vélo » notamment à travers le programme Alvéole : voir supra)
 - Promouvoir l'organisation de « vélo bus »
 - Adultes : de l'apprentissage du vélo jusqu'au savoir rouler en ville
- Encourager la mobilité active pour les trajets domicile travail et les trajets professionnels, notamment auprès des agents de la mairie (forfait mobilité durable)

→ Communication confortant la pratique du vélo et le partage de la route

- Mettre à disposition les supports de la mairie et de l'agglomération pour une communication sur les pratiques du vélo en ville, des campagnes de sensibilisation aux vertus d'une mobilité active, aux coûts des différents modes de transport, à l'intermodalité.
- Effectuer un maximum de déplacements à vélo : exemplarité du Maire et des élus !

Présentation du Collectif Cyclomotivé-tarbavélo et de ses actions

L'association a été fondée en 2003 par une poignée de passionnés de la bicyclette au quotidien qui ont réussi à mobiliser une centaine d'adhérents dans une ville n'ayant que quelques bandes cyclables peintes au sol et un SDIC (Schéma directeur d'itinéraires cyclables) datant de 2007 qui n'a jamais été vraiment pris en compte.

Après une période de mise en sommeil, des cyclistes motivés ont pris la relève. En 2015, le Collectif Cyclomotivé-tarbavélo réactualise les statuts de l'association. De nouveaux cyclistes ayant une expérience heureuse et convaincante dans d'autres villes cyclables (Toulouse, Nantes, Strasbourg et en Belgique et en Allemagne) ont apporté leurs idées et leurs expertises pour de nouveaux projets.

Actuellement le Collectif Cyclomotivé-tarbavélo compte 140 adhérents. Il est membre de la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette) et de l'Af3v (Association française des véloroutes et voies vertes).

Il s'est fixé pour principales missions : la promotion du vélo comme mode de transport de proximité, s'engager à ce qu'il y ait à Tarbes de meilleures conditions de circulation à vélo, au niveau de la voirie, de l'éducation à la co-existence des cyclistes, des piétons et des automobilistes et de la sécurisation des déplacements à vélo.

Depuis 2015, les réalisations majeures du Collectif Cyclomotivé-tarbavélo sont :

- 10 balades manifestives mensuelles et thématiques par an, le samedi matin.

MUNICIPALES 2020

- Un plaidoyer auprès des mairies de Tarbes, de l'agglomération TLP, avec notamment l'obtention d'une cinquantaine de panneaux « cédez le passage » (« tournez à droite ») aux feux, d'arceaux de stationnement en ville, des bords de trottoir « bateau ».
- Des actions de sensibilisation et de prévention avec nos partenaires (Prévention Maif, Police municipale et DDT) réalisées aux entrées /sorties des établissements scolaires et universitaires et en centre-ville.
- Une présence active avec stand d'exposition, projections-débat et rencontres lors de manifestations événementielles telles que le Forum des Associations, la Fête mondiale du Vélo, la Semaine Européenne de la Mobilité, le Printemps de la Véloroute, le Tour Alternatiba, le Parking Day.

Particulièrement attentif au nombre croissant de cyclistes en ville, le Collectif Cyclomotivé-tarbavélo a réalisé les 1ères enquêtes et baromètres de Ville Cyclable à Tarbes en 2017 et 2018, dont les résultats ont été communiqués à la mairie et dans la presse.

A l'heure du changement climatique et de la prise de conscience de la nécessité de modifier nos habitudes en matière de déplacement, le Collectif Cyclomotivé-tarbavélo est plus que jamais déterminé à poursuivre son action en faveur des mobilités actives selon le concept de « système vélo » et son développement global, cohérent et sécurisé. C'est bon pour la cité, bon pour la santé, bon pour le commerce de proximité et la qualité de vie.

MUNICIPALES 2020

En connexion avec son agglomération, Tarbes a des atouts indéniables (terrain plat, climat favorable, ville à échelle humaine) pour devenir une ville véritablement cyclable, attractive en matière de mobilités actives et située sur la Véloroute 81 du piémont pyrénéen.

Le système vélo

Le développement de la pratique du vélo passe par une approche globale de transport et intègre 6 composantes qui se complètent et se renforcent :

- Réseau cyclable continu, maillé, de sécurité homogène
- Vélos fiables, bien équipés, à prix abordables
- Nombreux Services : stationnement, réparation, location, ...
- Règlements : double-sens, cédez-le-passage, ...
- Communication confortant la pratique du vélo
- Formation des plus jeunes et des adultes

Le « système vélo » en France est dans l'état du « système voiture » en 1930. Le « système voiture » qui s'est développé ensuite a adapté l'espace, les services et la réglementation en conséquence.

Les composantes du « système vélo » doivent progresser de concert pour que s'enclenchent 4 cercles vertueux :

- Effet de parc : +de vélos +d'offre +de diversité usage
- Effet de club : croissance communauté cyclo - accroissement pouvoir
- Effet de réseau : + densité +efficacité +attractivité
- Effet de sécurité : +vélo +visibles +circulation apaisée

Des villes moyennes de taille comparable à Tarbes se sont engagées dans ces démarches vertueuses et connaissent une « renaissance du vélo ». Elles enregistrent une croissance annuelle de la pratique du vélo à 10-15% par an, soit un doublement de la pratique tous les 5-7 ans.

Zoom sur le réseau cyclable : un plan de circulation, colonne vertébrale d'un système vélo performant.

Un réseau vélo efficace implique un réseau séparé et des contraintes fortes pour les voitures.

Il faut prévoir un aménagement qui ne verrouille pas l'avenir : Faire bien tout de suite et dans la durée, pour le trafic qu'on veut voir dans 10/15 ans, permettant d'accueillir un trafic de vélos importants.

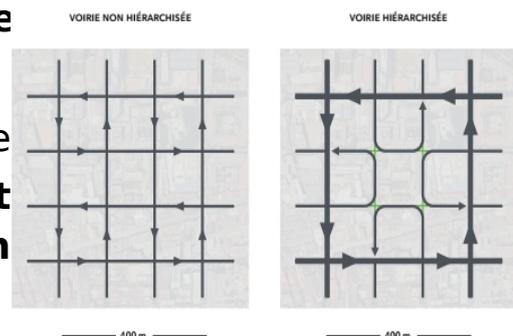
Solutions pour aménager les rues dans une ville cyclable

- Limiter fortement les interactions avec le trafic motorisé pour améliorer la sécurité subjective (ressentie) et pas seulement la sécurité objective.
- Concurrence des modes de déplacement : Il faut améliorer l'efficacité d'un mode de déplacement relativement aux autres. Pour se développer, le vélo doit devenir plus pratique et plus rapide que la voiture (en particulier pour les trajets de moins de 3 km).

Le coût du report modal sur le vélo peut être compétitif par rapport au coût d'un aménagement pour le transport en commun

Un plan de circulation motorisé qui hiérarchise le réseau

1. **Des axes de transit à grande circulation**
2. **Des rues apaisées** (moins de 2000 voitures/ jour), **notamment par transformation en desserte locale**



Un réseau cyclable efficace : sûr, intuitif, continu, confortable et direct

Il doit prévoir un **réseau magistral** reliant les principaux pôles générateurs de déplacement : gares, pôles d'emploi ou scolaires, équipements sportifs, de loisirs, culturels avec un maillage dense (300 à 500 m).

Il est constitué d'un maillage connecté sans rupture composé de 80 % de rues apaisées à très faible trafic motorisé et 20 % de pistes cyclables, avec des intersections sécurisées.

Des mesures complémentaires pour un plan de circulation vélo intuitif peuvent être mises en œuvre : double sens vélo, espace mixte piétons vélos (zone de rencontre), vélorue.

Pourquoi faire du vélo (*source club des villes et territoires cyclables*)

Le développement du vélo n'est plus un défi mais partout une solution réaliste et gagnante !

Le vélo, c'est plus de qualité de vie : 82% des Français qui se déplacent à vélo apprécient ce mode (Enquête nationale transports et déplacements, Insee, 2008) !

Encourager le vélo, c'est faire le choix d'une ville harmonieuse, dans laquelle la fonction circulation ne domine pas toutes les autres fonctions urbaines.

Une ville pour tous et non axée sur la vitesse, dans laquelle on se déplace, on se rencontre, on travaille et on séjourne. Il faut aménager la voirie et l'espace public, pas dans l'objectif unique d'écouler des flux automobiles, mais pour garantir la sécurité de tous les usagers de la rue.

Le vélo, c'est la proximité : l'encouragement du vélo et de la marche, de la « mobilité active », favorise la fréquentation des espaces publics, le maintien des commerces et des services ainsi que leur retour quand ils ont migré vers les périphéries.

Le vélo, c'est plus de lien : le vélo permet de retisser du lien intergénérationnel : il facilite le déplacement des enfants vers les grands-parents, rompt l'isolement des personnes qui n'ont pas accès à la voiture et résident dans des zones mal desservies par les transports publics. Les enfants qui peuvent se déplacer et jouer dans la rue sans être gênés par la circulation ont deux fois plus de

contacts sociaux avec leurs camarades de jeu dans leur quartier que ceux qui ne peuvent quitter le foyer sans être accompagnés par un adulte en raison de la circulation automobile.

Le vélo, ça rassemble : le vélo est un mode individuel, collectif et connecté, en lien avec les autres et avec le territoire. C'est le vélo qui le premier a fait la démonstration de la « partageabilité » des objets à grande échelle avec les systèmes de vélos en libre-service. Les cyclistes disposent d'une expertise d'usage qui enrichit l'ingénierie et les politiques locales si les dispositifs de concertation sont encouragés sur le territoire.

Le partage des données des cyclistes et piétons est un gisement pour des applications collaboratives et de nouveaux services de mobilité.

Le vélo, c'est la sécurité : la pratique du vélo n'est pas dangereuse. Les cyclistes représentent 4% des blessés, et 4% des tués (environ 150 tués par an, toutes pratiques vélo confondues, sur routes et en agglomération). Les accidents mortels de cyclistes ont diminué de 30% en 10 ans alors que l'usage du vélo s'est fortement développé dans la même période. Davantage de cyclistes sécurise la pratique du vélo.

Le vélo, c'est plus de pouvoir d'achat : comme le logement, l'accès aux services publics ou privés, au travail, à l'école, aux loisirs et à la culture est un droit majeur.

Les transports sont le second poste de dépenses des familles après le logement. Utiliser davantage le vélo au sein d'une famille représente une économie mensuelle de 50 à 100 euros si on utilise

le vélo pour des trajets fréquents et courts, et 300 à 500 euros si le vélo se substitue à une des voitures de la famille selon une étude de l'UNAF en 2011.

Le vélo, c'est un remède anti-crise : services vélo - location courte, moyenne et longue durée, vélos en libre-service, prêts gratuits, gardiennage, ateliers d'auto réparation, conseil en mobilité auprès des entreprises... le vélo est créateur d'emplois de proximité, non délocalisables, et dynamise l'économie locale.

Le vélo, c'est la santé : c'est ne pas en faire qui est dangereux ! La pratique régulière du vélo, c'est la garantie d'une bonne santé. L'activité physique, à raison d'une demi-heure par jour, constitue un traitement pour à peu près toutes les pathologies contemporaines : maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, cancers. Elle sollicite le système nerveux, autrement dit, elle entretient les facultés cognitives et ralentit leur déclin. Elle améliore le moral, tient la dépression à distance et la créativité en éveil.

Le vélo, c'est toute la vie : le vélo - mode de déplacement doux et sport - peut-être pratiqué tous les jours. Sa pratique réduit le stress. Elle est recommandée par les médecins pour prévenir l'ostéoporose et les chutes chez les personnes âgées. Avec une pratique fréquente du vélo, la réduction du potentiel physique est inférieure à 5% par décennie après 30 ans, alors que pour un sédentaire elle est supérieure à 10%.

Le vélo, ça s'apprend : tous les Français ou presque ont appris à faire du vélo. Mais certains ne pratiquent plus et ne se sentent pas à

l'aise sur un vélo. Les vélo-écoles, structures qui enseignent la pratique du vélo ou remettent en selle des personnes qui n'ont pas fait de vélo depuis longtemps, se développent. L'apprentissage du vélo à l'école doit aussi être amplifié.

Le vélo, ça stationne : tous les cyclistes (quotidiens et occasionnels, cycloportifs, enfants et adultes) ont besoin de stationner leur vélo à leur domicile. Le stationnement sur les lieux de travail et d'études a également une grande importance. C'est même une condition du transfert de la voiture vers le vélo ou la combinaison vélo et transport public pour un très grand nombre de cyclistes potentiels.

Le vélo, ça se combine : l'usage combiné du vélo et des transports publics est une combinaison gagnante ! Elle augmente la performance et l'attractivité des transports collectifs, et leur couverture spatiale. Les transports collectifs deviennent les « bottes de 7 lieues » du cycliste. La clé de cette solution gagnante est le stationnement du vélo, dans les gares de départ et d'arrivée. Le vélo, c'est rapide : en ville dense, le vélo est un mode de déplacement efficace et rapide. Plus rapide que la voiture dont il faut prendre en compte le temps de stationnement et les transports publics avec les temps d'accès et de trajet terminal. **Le vélo doit passer partout !** En 2020, il faut acquérir le réflexe vélo : en se demandant pour chaque projet si le cycliste, mais aussi le piéton, sont pris en compte dans les outils et les démarches pour passer de la ville routière à la ville fluide, à la ville pour tous. Pour s'assurer que la mobilité active est bien au cœur des choix de planification urbaine, dans les politiques foncières, dans l'aménagement de l'espace public et le partage de la voirie, dans la conception des lieux de vie.

Pour aller plus loin :

- **Un livre de référence** : « Système Vélo » de Frédéric Héran
<https://www.cc37.org/aux-origines-du-systeme-velo-par-frederic-heran-fub/>
- **Fédération des Usagers de la Bicyclette** <https://www.fub.fr/>
- **Guide des aménagements cyclables** (Association Paris en selle)
<https://parisenselle.fr/telecharger-guide-amenagements-cyclables/>
- **Club des villes et territoires cyclables** :
<http://www.villes-cyclables.org>
- **Informations sur les aménagements : CEREMA**
<http://www.villes-cyclables.org/?mode=documentation-fiches-cerema>
- **Loi d'Orientation sur la Mobilité** votée en décembre 2019
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-mobilites-0>